



# **Civil Aviation Tribunal of Canada**

**2000-2001  
Estimates**

**Part III – Report on Plans and Priorities**

**Canada**

## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

**Part I – The Government Expenditure Plan** provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

**Part II – The Main Estimates** directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

**Part III – Departmental Expenditure Plans** which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by  
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from  
Canadian Government Publishing (PWGSC)  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943  
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-78

ISBN 0-660-61201-1

# **Civil Aviation Tribunal**

## **2000–2001 Estimates**

**A Report on Plans and Priorities**

**Approved**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Collenette', written over a horizontal line.

**The Honourable David Collenette, M.P.**



## Tables of Contents

Section I: Chairperson's Message .....	1
Section II: Departmental Overview .....	3
A. Mandate, Roles and Responsibilities .....	3
B. Program Objective .....	4
C. External Factors Influencing the Agency .....	4
D. Departmental Planned Spending .....	4
Section III: Plans, Results and Resources .....	5
A. Net Planned Spending and Full Time Equivalents .....	5
B. Business Line Objective .....	5
C. Business Line Description .....	5
D. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources ..	6
Table 3.1: Organization Structure .....	7
Section IV: Horizontal Initiatives .....	9
Regulatory Initiatives .....	9
Future Plans .....	9
Sustainable Development Strategies .....	9
Section V: Financial Information .....	11
Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year .....	11
Section VI: Other Information .....	13
Table 6.1: Listing of Statutes and Regulations .....	13
Table 6.2: References .....	13
Index .....	14



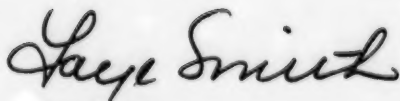
## Section I: Chairperson's Message

The Civil Aviation Tribunal, an independent quasi-judicial body possessing aeronautics expertise, is integral to the enforcement of aviation safety including airworthiness and aviation security measures in Canada. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken against holders of Canadian aviation documents under the *Aeronautics Act*.

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation community. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience in aeronautics possessed by Tribunal members enhances their independence by enabling them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and Canadian aviation document holders place in the decisions of the Tribunal.

It is important to take into account the gains in efficiency that have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing Canadian aviation document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process. This applies to all types of hearings.



Faye Smith  
Chairperson

## MANAGEMENT REPRESENTATION

### *Report on Plans and Priorities 2000–2001*

I submit, for tabling in Parliament, the 2000–2001 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Civil Aviation Tribunal.

To the best of my knowledge the information:

- Accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results of the organization.
- Is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities*.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

Name: Geoff Smith

Date: February 4, 2000.



## Section II: Departmental Overview

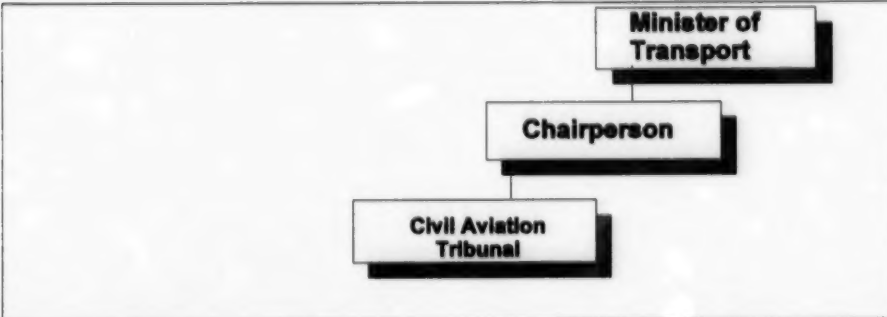
The Civil Aviation Tribunal is a quasi-judicial body established in accordance with the amended *Aeronautics Act* (Bill C-36) which received Royal Assent on June 28th, 1985 and was proclaimed by Order in Council on June 1st, 1986. The development of the legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry into Aviation Safety in Canada, conducted by the Honourable Mr. Justice Charles L. Dubin.

### A. Mandate, Roles and Responsibilities

The mandate of the Civil Aviation Tribunal is provided in Part IV of the *Aeronautics Act*. The Tribunal's principal mandate is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew a Canadian aviation document on medical or other grounds. The individual or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

 <pre>graph TD;   A[Minister of Transport] --&gt; B[Chairperson];   B --&gt; C[Civil Aviation Tribunal];</pre>		
Business Line	(\$ thousands)	(FTE)
Civil Aviation Tribunal	\$985.0	8

## B. Program Objective

The objective of the Civil Aviation Tribunal is to provide the aviation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

## C. External Factors Influencing the Agency

The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. Its client is the aviation community, and it serves the Canadian flying public by contributing to a safe and efficient aviation enforcement and licensing system.

The Civil Aviation Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

## D. Departmental Planned Spending

### Civil Aviation Tribunal

(thousands of dollars)	Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates (gross)	972.0	985.0	985.0	985.0
Non-Budgetary Main Estimates (gross)	—	—	—	—
Less: Respendable revenue	—	—	—	—
<b>Total Main Estimates</b>	972.0	985.0	985.0	985.0
Adjustments**	67.5	—	—	—
<b>Net Planned Spending</b>	1,039.5	985.0	985.0	985.0
Less: Non-respendable revenue	—	—	—	—
Plus: Cost of services received without charge	165.8	165.8	165.8	165.8
<b>Net cost of Program</b>	1,176.5	1,122.1	1,122.1	1,122.1
<b>Full Time Equivalents</b>	8	8	8	8

\* Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

\*\* Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Annual Reference Level Update (ARLU) exercise and to include Budget initiatives.

### **Section III: Plans, Results and Resources**

#### **A. Net Planned Spending and Full Time Equivalents**

##### **Net Planned Spending (\$ thousands) and Full Time Equivalents (FTE)**

Forecast Spending 1999-2000*	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
\$1,039.5	\$985.0	\$985.0	\$985.0
8 FTE	8 FTE	8 FTE	8 FTE

\* Reflects the best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

#### **B. Business Line Objective**

The objective of the program is to provide Canadian aviation document holders with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

#### **C. Business Line Description**

The Civil Aviation Tribunal's only business line is the provision of an independent aviation tribunal by providing Canadian aviation document holders with the opportunity to have a hearing.

## D. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitments:	Planned Results:
independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the <i>Aeronautics Act</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hearings that are held expeditiously, fairly and informally</li> <li>• Departmental Performance Report Sec III P.13. Effectiveness</li> </ul>
resources: 1,0 m\$	<ul style="list-style-type: none"> <li>• timely disposition of review and appeal hearings within service standards</li> <li>• Departmental Performance Report Sec III P.3.</li> <li>• Annual Report P.19</li> <li>• Civil Aviation Tribunal Rules</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice</li> <li>• Departmental Performance Report Sec II P.5.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• the use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process</li> <li>• Departmental Performance Report Sec III P.12</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quality and consistency of decision making</li> <li>• Departmental Performance Report P.5.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a level of satisfaction by the aviation community</li> <li>• Departmental Performance Report Sec III Per. Accomplishments</li> <li>• Web Site: <a href="http://198.103.98.171">http://198.103.98.171</a></li> <li>• Guide to Tribunal Hearings</li> </ul>

### Related Activities

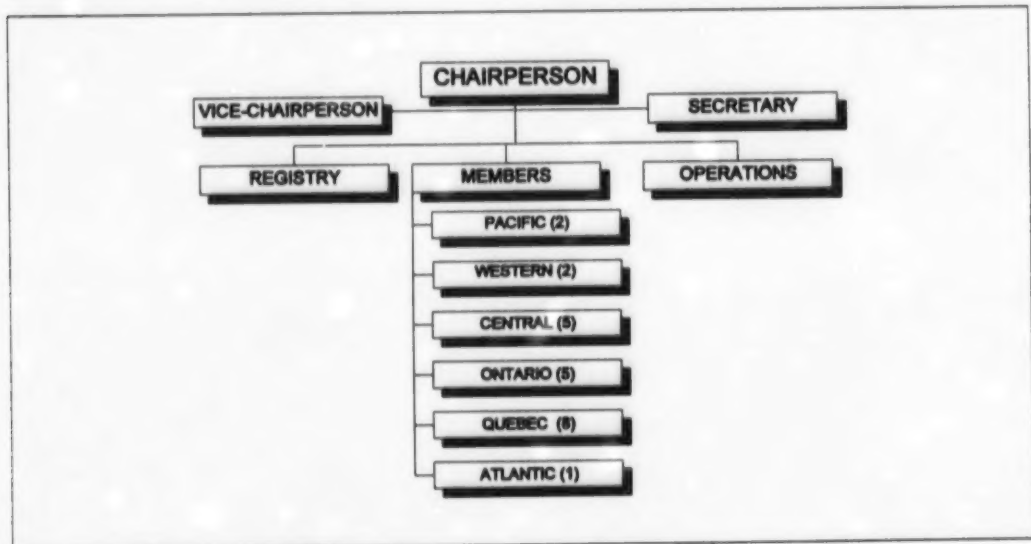
The Tribunal will continue to provide determinations quickly, allowing Transport Canada and Canadian aviation document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination has been maintained at thirty-four days and forty-eight days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

Yearly seminars held by the Tribunal ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. The Tribunal conducts in-house training for all new members.

Pre-hearing conferences have been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. Instead of automatically assigning hearing dates, the Tribunal Registrars contact parties to schedule mutually agreed dates and locations. This avoids the expense of cancelling booked hearing rooms and travel arrangements when adjournments are sought to change an imposed hearing date. It also reduces the length of hearings and avoids last-minute adjournments necessitated by late disclosure.

## Resources

**Table 3.1: Organization Structure**



The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

The Civil Aviation Tribunal's Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for eight full time equivalents. Twenty-three part-time members were in office at the end of 1999–2000. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics, including aviation medicine. The office of the Tribunal is located in the National Capital Region.

## **Section IV: Horizontal Initiatives**

### **Regulatory Initiatives**

The level of enforcement is entirely controlled by Transport Canada but impacts on the Tribunal. The enforcement and licensing personnel at Transport Canada can, under the *Aeronautics Act*, suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation regulations. The *Canada Transportation Act* was amended and proclaimed on July 1, 1996 and the *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations* came in force on June 11, 1999.

### **Future Plans**

The Civil Aviation Tribunal is an independent quasi-judicial tribunal that will act as a multi-modal review body for administrative enforcement actions taken under various federal transportation acts. Therefore, the Tribunal's mandate will enlarge.

### **Sustainable Development Strategies**

Providing the aviation community with an independent review of enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act* to:

- ensure a system within which hearings can be held expeditiously, fairly and informally
- review the manner in which applications are received and documented
- reduce response time to process review and appeal applications from the aviation community
- provide a trained membership to ensure quality and consistency of decision making
- promote and use pre-hearing conferences to reduce the length of hearings and reduce costs
- issue written reasons for all determinations
- bridge the gap on the number of cases that are normally carried to the next fiscal year
- maintenance of case records
- provide highest level of expertise





## Section V: Financial Information

The following table is applicable to the Civil Aviation Tribunal:

**Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year**

Civil Aviation Tribunal (\$ thousands)	Total
Net Planned Spending	985.0
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	137.1
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS	28.7
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	—
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	—
	165.8
<i>Less: Non-respendable Revenue</i>	—
2000–2001 Net Cost of Program	1,150.8





## Section VI: Other Information

**Table 6.1: Listing of Statutes and Regulations**

### Statutes and Regulations Currently in Force

<i>Aeronautics Act</i>	(R.S., c. A-2) as amended
<i>Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations</i>	(SOR/99-244) June 11, 1999
<i>Civil Aviation Tribunal Rules</i>	(SOR/93-346) as amended

**Table 6.2: References**

<b>Civil Aviation Tribunal</b>	
<p>333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5</p> <p>Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: cattac@smtp.gc.ca Internet Web Site: <a href="http://198.103.98.171">http://198.103.98.171</a></p> <p>Faye Smith – Chairperson Allister Ogilvie – Vice-Chairperson Ana-Maria Blanchette – Secretary Monique Godmaire – Acting Deputy Registrar Jean Pierre Thibault – Executive Services Manager Mary Cannon – Acting Registrar (Ontario, Prairie &amp; Northern and Pacific Regions) Susanne Forgues – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions) Marie Desjardins – Administrative Assistant</p>	<p>Performance Report for the Period Ending March 31, 1999 Annual Report 1998–1999 Guide to Tribunal Hearings</p>

## **Index**

Business Line Description .....	5
Business Line Objective .....	5
Chairperson's Message .....	1
Departmental Overview .....	3
Departmental Planned Spending .....	4
External Factors Influencing the Agency .....	4
Financial Information .....	11
Future Plans .....	9
Horizontal Initiatives .....	9
Key Results Commitments .....	6
Listing of Statutes and Regulations .....	13
Management Representation .....	2
Mandate, Roles and Responsibilities .....	3
Net Cost of Program for the Estimates Year .....	11
Net Planned Spending and Full Time Equivalents .....	5
Organization Structure .....	7
Other Information .....	13
Planned Results .....	6
Plans, Results and Resources .....	5
Program Objective .....	4
References .....	13
Regulatory Initiatives .....	9
Related Activities .....	6
Report on Plans and Priorities 2000–2001 .....	2
Resources .....	7
Statutes and Regulations Currently in Force .....	13
Sustainable Development Strategies .....	9



# **Tribunal de l'aviation civile du Canada**

**Budget des dépenses  
2000-2001**

**Partie III – Rapport sur les plans et les priorités**

**Canada**

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

**Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement** présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

**Partie II – Le Budget principal des dépenses** étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

**Partie III – Le Plan de dépenses du ministère** est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par  
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la  
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943  
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-78

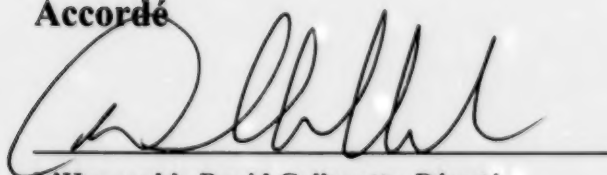
ISBN 0-660-61201-1

# **Tribunal de l'aviation civile**

## **Budget des dépenses 2000–2001**

**Un rapport sur les plans et les priorités**

**Accordé**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Collenette', written over a horizontal line.

**L'Honorable David Collenette, Député**



## Table des matières

Section I : Message de la présidente .....	1
Section II : Vue d'ensemble de l'agence .....	3
A. Mandat, rôles et responsabilités .....	3
B. Objectif du programme .....	4
C. Facteurs externes influant sur l'agence .....	4
D. Dépenses prévues .....	4
Section III : Plans, résultats et ressources .....	5
A. Dépenses prévues nettes et équivalents temps plein .....	5
B. Objectif du secteur d'activité .....	5
C. Description du secteur d'activité .....	5
D. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes .....	6
Tableau 3.1 : Structure organisationnelle .....	7
Section IV : Initiatives horizontales .....	9
Mesures réglementaires .....	9
Plans futurs .....	9
Stratégies de développement durable .....	9
Section V : Renseignements financiers .....	11
Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire .....	11
Section VI : Autres renseignements .....	13
Tableau 6.1 : Liste des lois et des règlements .....	13
Tableau 6.2 : Références .....	13
Index .....	14





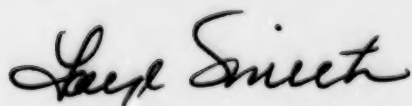
## Section I : Message de la présidente

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal en aéronautique font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Il est important de noter les gains en efficience réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audiences.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Faye Smith', with a stylized, flowing script.

Faye Smith  
Présidente

## DÉCLARATION DE LA DIRECTION

### *Rapport sur les plans et les priorités de 2000–2001*

Je présente, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2000–2001 du Tribunal de l'aviation civile.

À ma connaissance, les renseignements :

- décrivent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats escomptés de l'organisation;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion sous-jacents.

Je suis satisfaite des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Nom : *Lyle Smith*

Date : *February 4, 2000.*

## Section II : Vue d'ensemble de l'agence

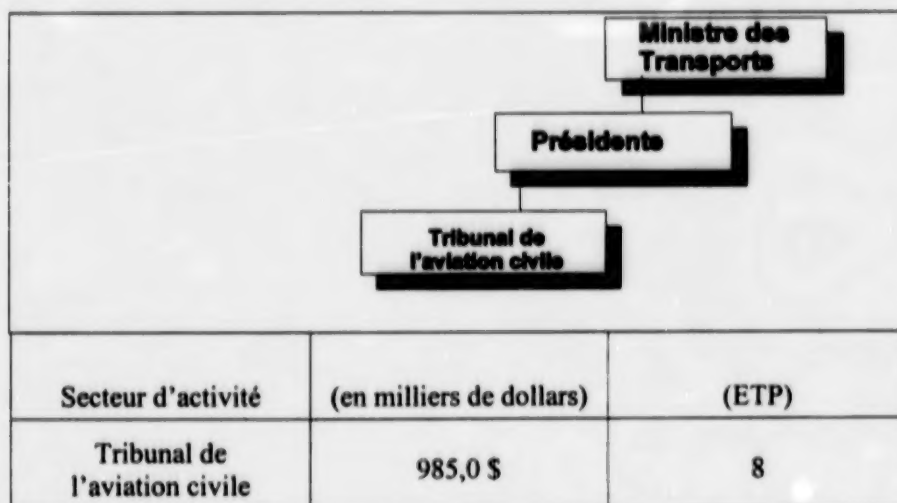
Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire établi conformément aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version modifiée (Projet de loi C-36), qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1985 et a été proclamée par décret en conseil le 1<sup>er</sup> juin 1986. L'élaboration de la loi faisait suite aux recommandations formulées aux termes de l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada menée par Monsieur le juge Charles L. Dubin.

### A. Mandat, rôles et responsabilités

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une peine monétaire, la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes physiques ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.



## B. Objectif du programme

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

## C. Facteurs externes influant sur l'agence

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

## D. Dépenses prévues

### Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévisions de dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	972,0	985,0	985,0	985,0
Non-budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	—	—	—	—
Moins : Recettes disponibles	—	—	—	—
<b>Total du Budget principal des dépenses</b>	<b>972,0</b>	<b>985,0</b>	<b>985,0</b>	<b>985,0</b>
Rajustements**	67,5	—	—	—
<b>Dépenses prévues nettes</b>	<b>1 039,5</b>	<b>985,0</b>	<b>985,0</b>	<b>985,0</b>
Moins : Recettes non disponibles	—	—	—	—
Plus : Coût des services reçus sans frais	165,8	165,8	165,8	165,8
<b>Coût net du programme</b>	<b>1 176,5</b>	<b>1 122,1</b>	<b>1 122,1</b>	<b>1 122,1</b>
Équivalents temps plein	8	8	8	8

\* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues nettes à la fin de l'exercice courant.

\*\* Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJANR) et des initiatives du budget.

### **Section III : Plans, résultats et ressources**

#### **A. Dépenses prévues nettes et équivalents temps plein**

**Dépenses prévues nettes (en milliers de dollars) et équivalents temps plein (ETP)**

<b>Prévisions de dépenses 1999–2000*</b>	<b>Dépenses prévues 2000–2001</b>	<b>Dépenses prévues 2001–2002</b>	<b>Dépenses prévues 2002–2003</b>
<b>1 039,5 \$</b>	<b>985,0 \$</b>	<b>985,0 \$</b>	<b>985,0 \$</b>
<b>8 ETP</b>	<b>8 ETP</b>	<b>8 ETP</b>	<b>8 ETP</b>

\* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues nettes à la fin de l'exercice courant.

#### **B. Objectif du secteur d'activité**

L'objectif du programme est de pourvoir aux titulaires de documents d'aviation canadiens un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.

#### **C. Description du secteur d'activité**

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de permettre aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à une audience.



## D. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats :	Résultats escomptés :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités</li> <li>• Rapport sur le rendement Partie III p.13. Efficacité</li> </ul>
Ressources : 1,0 m \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable</li> <li>• Rapport sur le rendement Partie III P.3.</li> <li>• Rapport annuel p.19.</li> <li>• Règles du Tribunal de l'aviation civile</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle</li> <li>• Rapport sur le rendement Partie II p.5.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences</li> <li>• Rapport sur le rendement Partie III p.12.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la qualité et la consistance des décisions rendues</li> <li>• Rapport sur le rendement p.5.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation</li> <li>• Rapport sur le rendement Partie III Réal. de rend.</li> <li>• Site Web : <a href="http://198.103.98.171">http://198.103.98.171</a></li> <li>• Guide sur les audiences du Tribunal</li> </ul>

### Activités connexes

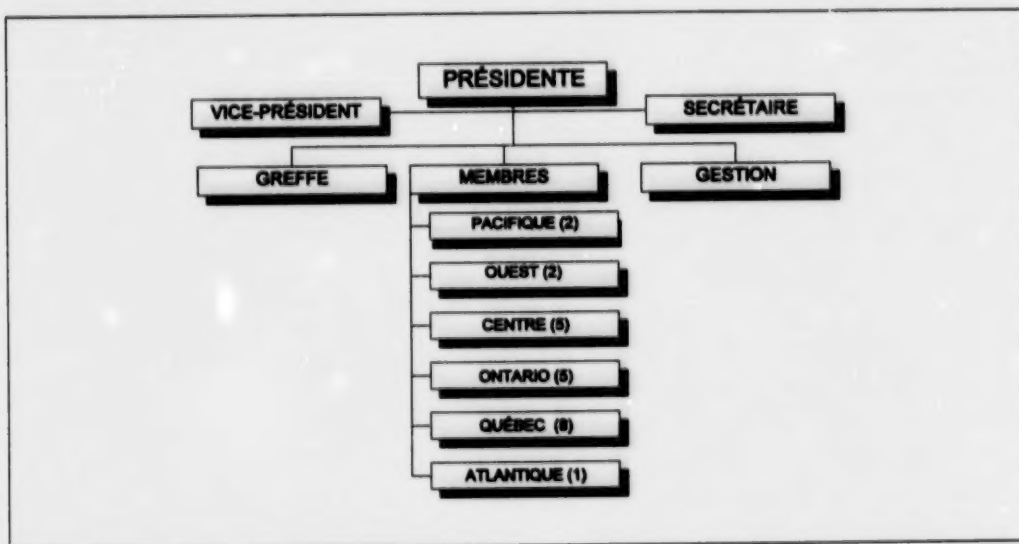
Le Tribunal continuera à rendre ses décisions promptement, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à trente-quatre pour une révision et quarante-huit pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de conseillers qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Tous les nouveaux conseillers suivent une formation interne donnée par le Tribunal.

Les conférences préparatoires aux audiences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Au lieu de fixer des dates d'audiences de façon arbitraire, le personnel du Tribunal consulte les parties pour fixer des dates et des lieux mutuellement convenus. Cela permet d'éviter d'engager des dépenses découlant des annulations de réservations de salles d'audiences et de préparatifs de voyage lorsque la demande d'ajournement est faite pour modifier une date d'audience imposée.

## Ressources

**Tableau 3.1 : Structure organisationnelle**



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente est responsable pour le contrôle de la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents temps plein. Vingt-trois conseillers à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'exercice 1999–2000. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale.





## **Section IV : Initiatives horizontales**

### **Mesures réglementaires**

Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Tribunal. Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des licences de Transports Canada peut, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère. La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée et proclamée le 1<sup>er</sup> juillet 1996 et le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* est en vigueur depuis le 11 juin 1999.

### **Plans futurs**

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant qui agira à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements prises par le ministre des Transports en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que le mandat du Tribunal élargira.

### **Stratégies de développement durable**

Assurer au milieu de l'aviation une révision indépendante des décisions de mise en application et de délivrance de permis prises par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* en vue :

- d'assurer un système dans lequel on peut tenir les audiences de façon expéditive et sans formalités
- d'examiner comment les requêtes sont reçues et documentées
- de réduire le temps de réponse pour procéder à des demandes de révision et d'appel venant du milieu de l'aviation
- de promouvoir et d'utiliser les conférences préparatoires à l'audience en vue de réduire la durée des audiences et les coûts
- joindre des motifs écrits à toutes les décisions
- de rassembler une équipe de conseillers formés afin d'assurer la qualité et la cohérence de la prise de décisions
- de combler le retard relatif au nombre de causes qu'on reporte normalement à l'exercice suivant
- d'assurer la mise à jour des dossiers des causes
- de fournir le plus haut niveau de compétence



## Section V : Renseignements financiers

Le tableau suivant s'applique au Tribunal de l'aviation civile :

**Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire visée par le Budget des dépenses**

Tribunal de l'aviation civile (en milliers de dollars)	Total
Dépenses prévues nettes	985,0
<i>Plus : Services reçus sans frais</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	137,1
Contributions comprenant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le SCT	28,7
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	—
Traitements et coûts des services juridiques connexes fournis par le ministère de la Justice Canada	—
	165,8
<i>Moins : Recettes non disponibles</i>	—
Coût net du programme pour 2000–2001	1 150,8



## Section VI : Autres renseignements

**Tableau 6.1 : Liste des lois et des règlements**

### Lois et règlements en vigueur

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2) modifié
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	(DOR/99-244) 11 juin 1999
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DORS/93-346) modifié

**Tableau 6.2 : Références**

<b>Tribunal de l'aviation civile</b>	
<p>333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : <a href="mailto:cattac@smtp.gc.ca">cattac@smtp.gc.ca</a> Site Web sur l'Internet : <a href="http://198.103.98.171">http://198.103.98.171</a></p> <p>Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Ana-Maria Blanchette – Secrétaire Monique Godmaire – Greffière adjointe intérimaire Jean Pierre Thibault – Chef des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec) Marie Desjardins – Adjointe administrative</p>	<p>Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 1999 Rapport annuel 1998–1999 Guide sur les audiences du Tribunal</p>

## Index

Activités connexes .....	6
Autres renseignements .....	13
Coût net du programme pour l'année budgétaire visée par le Budget des dépenses . . .	11
Déclaration de la direction .....	2
Dépenses prévues .....	4
Dépenses prévues nettes et équivalents temps plein .....	5
Description du secteur d'activité .....	5
Facteurs externes influant sur l'agence .....	4
Initiatives horizontales .....	9
Liste des lois et des règlements .....	13
Lois et règlements en vigueur .....	13
Mandat, rôles et responsabilités .....	3
Message de la présidente .....	1
Mesures réglementaires .....	9
Objectif du programme .....	4
Objectif du secteur d'activité .....	5
Plans futurs .....	9
Plans, résultats et ressources .....	5
Principaux engagements en matière de résultats .....	6
Rapport sur les plans et les priorités de 2000-2001 .....	2
Références .....	13
Renseignements financiers .....	11
Ressources .....	7
Résultats escomptés .....	6
Stratégies de développement durable .....	9
Structure organisationnelle .....	7
Vue d'ensemble de l'agence .....	3